

GEOGRAFIA URBANA.

PONTA GROSSA, CAPITAL REGIONAL DO OESTE DO PARANÁ

ELINA O. SANTOS

Muito há ainda a fazer-se, dentro do campo da Geografia Urbana brasileira, no que se refere às cidades que apresentam as características de capitais regionais, em virtude das influências que exercem sobre determinadas áreas geográficas. Daí o interesse apresentado pelo presente trabalho da Dra. ELINA DE OLIVEIRA SANTOS, sócio efetivo da A.G.B. e 1º assistente da cadeira de Geografia Física da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, em que focaliza a posição da cidade de Ponta Grossa em relação ao centro-oeste do Estado do Paraná.

Os três maiores centros urbanos do Estado do Paraná — CURITIBA, PONTA GROSSA e LONDRINA — situam-se, respectivamente, em cada uma das três grandes regiões naturais conhecidas como “primeiro”, “segundo” e “terceiro” planalto paranaense. Essas cidades-líderes apresentam a feição moderna peculiar aos centros urbanos da América do Norte, tanto através do plano das ruas, como pelo dinamismo da população. É de se observar, entretanto, que a área de influência dessas capitais regionais, não coincide com os limites das regiões naturais a que pertencem. As linhas mestras do relevo dispõem-se no sentido N-S; as regiões geográficas expandem-se, de preferência, no de E-W.

CURITIBA, situada em pequena bacia sedimentar, dentro do Planalto Cristalino oriental, tem posição geográfica semelhante à da capital paulista. Apresenta as mesmas facilidades de comunicações com as cidades do interior do Estado, graças à topografia pouco movimentada do planalto. Curitiba e Paranaguá formam, como São Paulo e Santos, um organismo conjugado, apesar da mesma dificuldade oferecida pela íngreme escarpa da Serra do Mar. Justamente na convergência dos caminhos que levam ao litoral, floresceu Curitiba como capital político-administrativa do Paraná e o primeiro centro comercial do Estado (Foto 1).

LONDRINA, que há alguns anos possuía características de cidade pioneira, transformou-se em capital regional do Norte do Paraná. Localizada no Terceiro Planalto, arenítico-basáltico, alicerçou

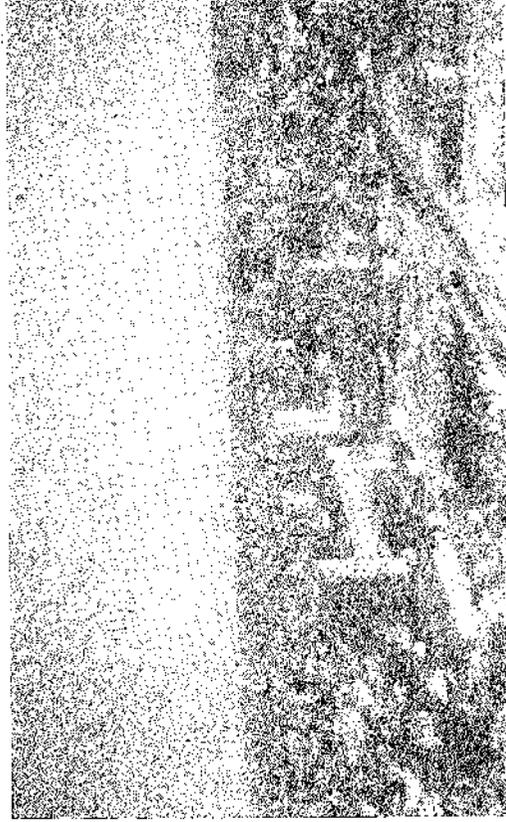


FIG. 1 - Vista panorâmica de Curitiba, podendo-se notar o descaído número de arranha-céus e o casario compacto que se amolda a uma topografia suave. Graças à indústria extrativa da madeira da região Oeste e Sul e à produção de café do Norte, tornou-se uma das principais capitais do Brasil. Contava em 1950 com uma população de 158.178 habitantes.

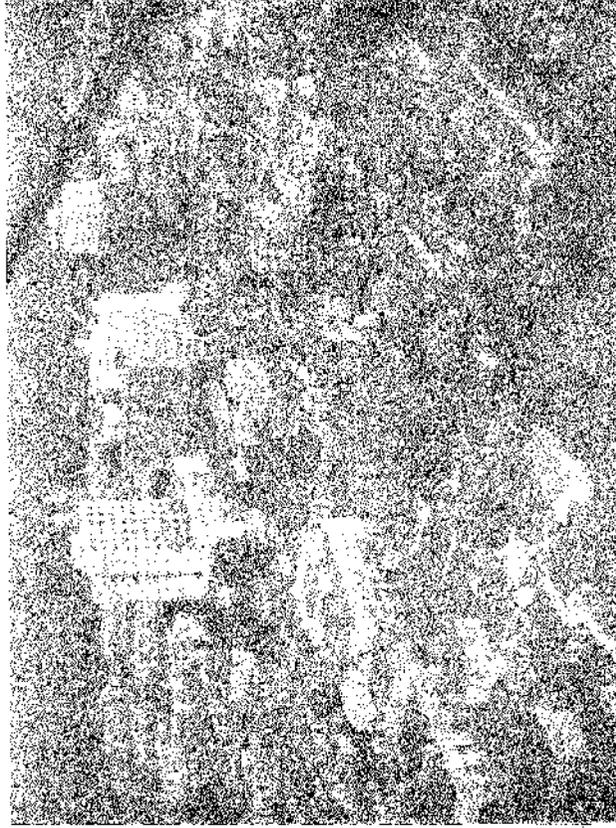


FIG. 2 - Londrina, fundada em 1930 tornou-se a 2.^a cidade do Estado do Paraná em rendimento financeiro e 3.^a em população (33.095 hab.), pelo recenseamento de 1950.

no café a sua economia. A grande expansão da lavoura cafeeira permitiu a transformação da paisagem urbana (Foto 2). Até pouco tempo, fluía para São Paulo quase toda produção agrícola dessa próspera região. O governo paranaense, a fim de realizar a captura econômica, garantindo o escoamento dos principais produtos via Curitiba, envidou todos os esforços para executar as obras do plano rodoviário, ligando diretamente Londrina à capital. É óbvio que a construção de estradas beneficiará grandemente a vasta zona compreendida entre esses dois pontos extremos do território.

PONTA GROSSA ergue-se no planalto sedimentar dos Campos Gerais, também conhecido como o Segundo Planalto paranaense (Foto 3). Possui verdadeira posição-chave dentro do quadro geral da atual rede de rodovias do Estado (Fig. 1). Uma boa estrada de rodagem, de 140 km de extensão, garante ligação rápida com a Capital; outra, de 650 km, leva à Foz do Iguaçu, na fronteira com a Argentina e o Paraguai. A abertura de tal estrada pelo Exército determinou a canalização para Ponta Grossa dos produtos explorados na região Oeste. Verdadeira frota de caminhões, carregados de madeira ou de suínos, transitam cotidianamente por tal via de penetração rumo a essa cidade ou aos grandes centros consumidores do país, Curitiba e São Paulo. Diversas estradas secundárias municipais ligam os aglomerados da região. Conta ainda Ponta Grossa, desde fins do século passado, com os trilhos da "Rêde Viação Paraná-Santa Catarina" que, partindo de Itararé (São Paulo) atinge o Rio Grande do Sul. Mais recentemente, através de linhas aéreas ("Real" e "Cruzeiro do Sul"), mantém contato permanente com várias cidades do Brasil.

Na órbita de Ponta Grossa gravitam vários núcleos. Sua área de influência, entretanto, encontra-se circunscrita por Londrina, ao Norte; Jaguariáiva, a Nordeste; Curitiba, a Leste; União da Vitória, a Sudoeste; e Guarapuava, a Oeste; contudo, todos os povoados da porção ocidental se prendem à estrada Ponta Grossa-Foz do Iguaçu, quer para seu abastecimento, quer para o escoamento de seus produtos. Tão estreita dependência a essa rodovia levou Ponta Grossa a se tornar capital regional do Oeste do Paraná. A parte central do Estado volta-se, ora para Londrina, centro cafeeicultor, ora para Ponta Grossa, entreposto da madeira e de suínos.

Região Oeste do Paraná. — Significa a vasta porção do território que se estende de Ponta Grossa às barrancas do rio Paraná, compreendendo terras do Segundo e Terceiro Planaltos, cobertas de florestas latifoliadas e de araucária, com exceção dos campos limpos de Guarapuava e de Palmas e da pequena área de "cerrado" de Campo Mourão, que marca o contato entre duas regiões geográficas bem

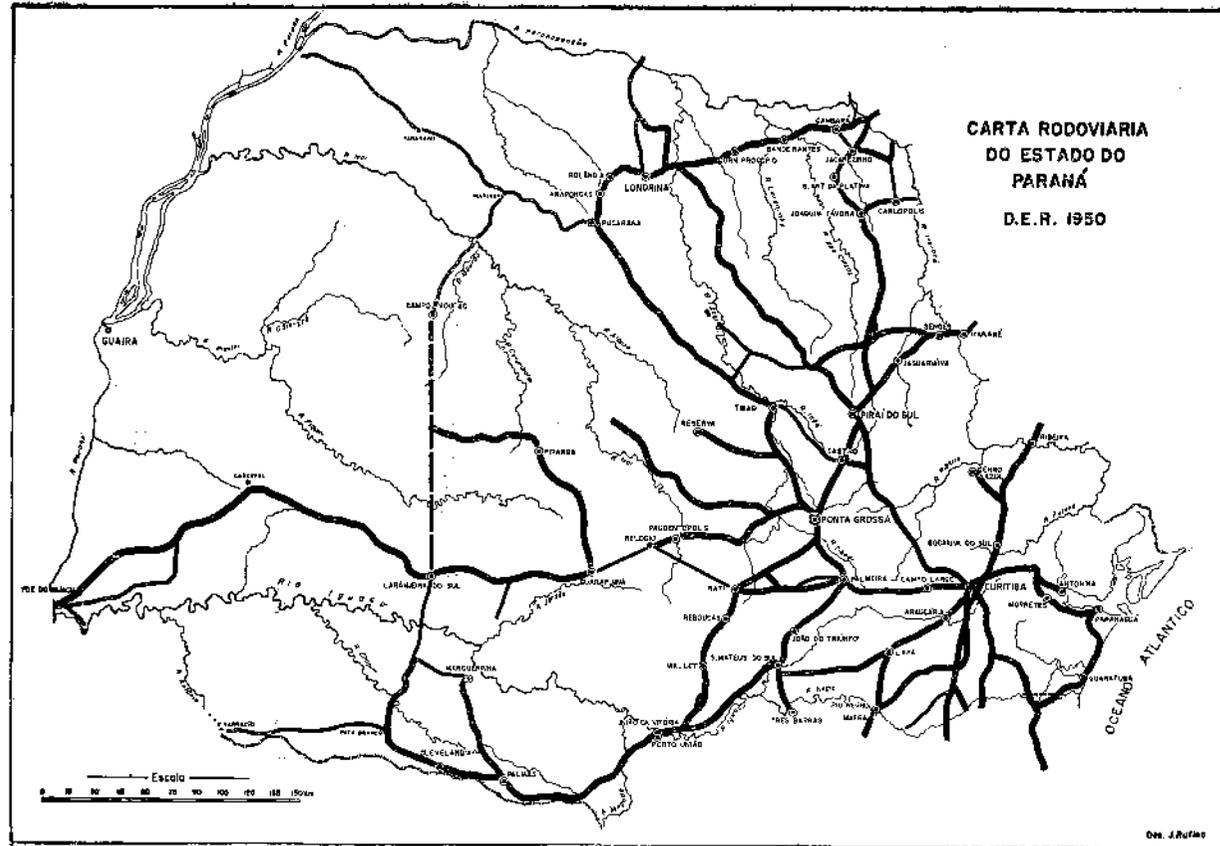


Fig. 1 -- Notar a posição de Ponta Grossa dentro da circulação rodoviária do Estado e ponto de partida da via de penetração da região oeste do Paraná.

individualizadas no momento: o *Norte*, onde se desenvolve a atividade rural, baseada na lavoura do café, e o *Oeste*, que se prende à exploração florestal e à criação de gado, em particular a do suíno. A divisa entre essas duas grandes regiões geográficas é o divisor Ivaí-Piquiri, praticamente o paralelo 24ºS. Enquanto a população do Norte é fundamentalmente nacional, verdadeiro prolongamento do povoamento pioneiro paulista, que se fez acompanhar de Mineiros, Baianos e Nordestinos, a da região Oeste é predominantemente européia, constituída, em sua maioria, de Poloneses, Ucrânicos e Alemães ou seus descendentes.

A região Oeste pode ser subdividida, em função das *estradas de rodagem* que atravessam o território: a de Ponta Grossa-Foz do Iguaçu e a de Curitiba-União da Vitória-Barracão. Entre essas duas principais vias de penetração e de escoamento da economia regional encontra-se o rio Iguaçu: os núcleos da margem direita, que se prendem à radial Foz do Iguaçu, têm como cidade-líder Ponta Grossa; e os da margem esquerda, União da Vitória, cidade gêmea de Porto União, em Santa Catarina.

As condições ecológicas particulares às regiões Norte e Oeste (clima, solo e vegetação) possibilitaram diferenças na ocupação da terra e na marcha do povoamento, diferenças essas que se traduzem na paisagem e nas atividades econômicas.

É de se salientar o contraste existente entre a rapidêz e espontaneidade do povoamento do Norte, que sofreu enorme "rush", com a lentidão e artificialismo da região Oeste, fato, aliás, apontado por Nilo Bernardes, em "Expansão do Povoamento no Estado do Paraná" (1952) e Lísia Maria Cavalcanti Bernardes (1953) ao tratar de "O Problema das Frentes Pioneiras no Estado do Paraná".

Primeiramente, paulistas instalaram fazendas de criação de gado nos campos de Guarapuava (1818). Mais tarde, foram criadas colônias militares, surgindo *Foz do Iguaçu* (1888), no extremo ocidental, em zona limítrofe com os países vizinhos (Argentina e Paraguai). No fim do século teve início a colonização européia sob bafejo governamental, sendo fundada *Prudentópolis* (1896) por Poloneses, em sua maioria. A conflagração da primeira Guerra Mundial interrompeu esta primeira fase de imigração européia. Passou então o Governo do Estado a fazer concessões de terras a quem se compromettesse a colonizá-las. Várias concessões foram feitas a particulares. Organizaram-se algumas empresas comerciais, dando início à exploração florestal da erva-mate e da madeira. Um movimento de penetração se processou dentro da mata e houve um surto povoador, baseado na indústria extrativa da madeira.

O madeireiro, o grande senhor de terras do Paraná, lembra o paulista fazendeiro de café. Penetra na região, derruba a mata,

instala serrarias e depósitos, avançando sempre, cada vez mais para o interior, sem se fixar à terra. Entretanto, através da derrubada e abertura de caminhos, desbrava a região e lança o germem de futuros núcleos urbanos ao instalar as serrarias, como notou Dora de Amarante Romariz (1953): "Constituem assim as serrarias, com tôdas as suas dependências diretas, as casas dos trabalhadores, os pequenos "comércios" que por vezes se instalam nas proximidades, etc., centros de vida e de movimento que muitas vezes deram origem a povoados e vilas."

A serraria, como a fazenda de café, necessita ter junto a si a "colônia" de trabalhadores. Estes, por sua vez, repartem com os membros da família os misteres da oficina e da pequena roça, na qual a criação de porcos sobressai como a principal atividade do "saffrista", a que lhe oferece melhor rendimento.

Dois gêneros de vida completamente diferentes — a lavoura cafeeira e a indústria extrativa da madeira — empregam o mesmo método e oferecem resultados semelhantes: a devastação impiedosa da mata e a penetração pioneira da terra. Na realidade, porém, o povoamento do Oeste não é verdadeiramente pioneiro, como observou a respeito Lísia Maria Cavalcanti Bernardes (1953), mas núcleos de incipiente pioneirismo, dispersos por enorme extensão territorial.

Desde 1939, o Estado encetou nova política de colonização nas terras devolutas, fundando uma série de colônias localizadas, de preferência, entre os rios Piquiri e Ivaí. Gaúchos e catarinenses ítalo-brasileiros, descendentes de outros colonos estrangeiros e mesmo imigrantes alemães e poloneses transferiram-se de seus antigos núcleos, indo formar nas terras drenadas pelo Piquiri as colônias: *Piquiri*, *Cantú*, *Goio-Bang* e *Goio-Êrê*; nas do Ivaí, as de *Manuel Ribas* e *Corumbataí*; e no divisor Piquiri-Ivaí, as de *Muquillão* e *Campo Mourão*.

A partir de 1946, na antiga Fazenda Britânia (ex-propriedade da "Cia. de Madeiras Alto Paraná"), surgiu verdadeira zona pioneira, tendo como sede *Toledo*, onde se estabeleceram riograndenses ítalo-brasileiros, que já se deslocam em direção às barrancas do Paraná.

Uma colônia de imigração alemã recente (1950) localizou-se no município de Guarapuava, distante mais ou menos 25 a 30 km da cidade. Trata-se da Cooperativa Agrícola de *Entre-Rios*, que pratica agricultura mecanizada de cereais, especialmente a de trigo, para o qual tem um moinho como indústria complementar. Essa colônia também possui uma serraria das mais modernas existentes em toda região Oeste e Sudoeste do território paranaense. É de se notar que o grande número de serrarias não implica em maior urbanização, conforme demonstram os dados abaixo ("Sinópses municipais do I. B. G. E.", 1950):

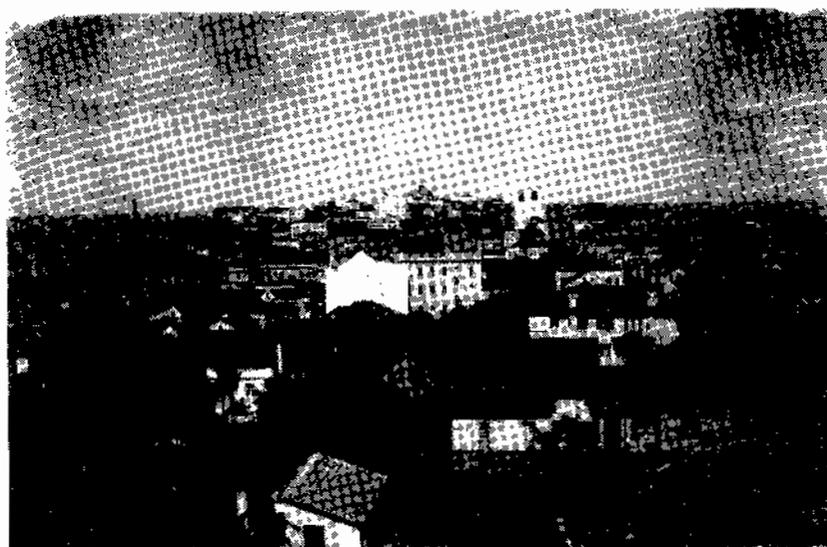


Foto 3 — Vista da parte central de *Ponta Grossa*, segunda cidade em população do Estado do Paraná. Em 1950 possuía 42.875 habitantes.



Foto 4 — Colina central de *Ponta Grossa*, vendo-se no topo a catedral.

1948	Serrarias	População	Prédios
Ponta Grossa	20	42.100	9.387
União da Vitória	40	7.000	1.325
Iratí	3	8.500	1.702
Guarapuava	42	7.500	1.480
Palmas	29	3.500	811
Laranjeiras do Sul	3	2.000	234

Entre êsses aglomerados urbanos, *Ponta Grossa* se destaca como o principal centro possuidor de elevado número de veículos motorizados; nos demais, ainda é generalizado o uso da carroça polonesa. Os dados que se seguem são bastante expressivos quanto à situação dos transportes na região:

	Carroças	Automo- veis	Cami- nhões	Caminho- netes	«Jeeps»	Bicicla- tas
Ponta Grossa ...	987	845	639	215	22	510
Guarapuava	1.468	63	92	—	—	—
Laranjeiras do Sul	634	4	31	—	—	—
Palmas	272	13	31	3	—	—
União da Vitória	1.742	52	180	23	—	214
Iratí	1.690	122	208	39	—	—

A introdução de imigrantes estrangeiros redundou na transferência de pequenos quadros europeus, em que prevalecem o chalé de madeira de duas águas e a carroça de quatro rodas com cobertura de lona, tipicamente polonesa. Há a carreta ou carretão o meio de transporte por excelência da zona rural. A seu respeito escreveu Lúcio de Castro Soares (1949, p. 223): "Transferida das planícies centro-europeias para o planalto meridional do Brasil, aí se conservou quase que imutável, salvo algumas pequenas modificações de caráter regional".

Um trânsito contínuo de caminhões carregados de madeira constitui, aliás, um dos traços geográficos característicos da região em foco. "Nos caminhões seguem os toros até a serraria onde, então, vão ser desdobrados e transformados em pranchas, vigas, dormentes, postes, peças de tanoaria, etc., etc.. Das serrarias, novamente em caminhões, é a madeira assim trabalhada levada para as estações ferroviárias, portos de embarque ou diretamente para os consumidores". (Romariz, 1953).

Apesar das características físicas, humanas e econômicas particulares a cada uma das regiões geográficas — Norte e Oeste —, não é possível traçar limites precisos, porque o povoamento ainda se processa e o paranaense não teve tempo de criar verdadeiramente os quadros da paisagem. Tal fato, aliás, fôra observado pelo prof. Pierre Deffontaines ao tentar esboçar as divisões regionais do Estado

de São Paulo (1935, p. 118): "No Brasil meridional, o homem ainda não se ligou bastante à terra, não há nomes de regiões e tão pouco de paisagens especializadas porque não se formaram ainda verdadeiros homens da terra."

Fundação e sítio de Ponta Grossa. — Com a abertura da estrada do sul, no século XVIII (1730), os tropeiros começaram a transitar pelas terras da grande sesmaria de Pedro Taques de Almeida, que compreendia os sertões da Ribeira, do Pitangui e do Tibaji. Após a morte de Pedro Taques, a vasta sesmaria foi subdividida, dando lugar a numerosas fazendas de criação de gado, que viviam na dependência das famosas feiras de burros de Sorocaba. Toda a vida econômica girava em torno desse comércio, ao ponto de Alfredo Ellis Júnior ter chamado esse período da história do Brasil de "ciclo do luar" (1950). Praticava-se apenas parca agricultura de subsistência.

Entre as fazendas das redondezas de Ponta Grossa existia a do "Bom Jesus", de propriedade do sargento-mor Miguel da Rocha Ferreira Carvalhaes, cuja invernada "Boa Vista" abrangia o "capão de ponta grossa", do qual originou o nome singular da cidade (Borell du Vernay, 1952).

Tendo, em 1789, o antigo pouso de Santana de Tapó, hoje cidade de Castro, sido elevado à categoria de vila, os tropeiros procuraram outro lugar para estabelecer novo pouso. Escolheram, então, a colina do "capão de ponta grossa", situada nos domínios de Carvalhaes, onde se ergue, hoje, a Catedral (Du Vernay, 1952, p. 4): "no topo do morro, onde hoje está a catedral do bispado, tropeiros construíram um tóscico rancho de pousada, junto a u'a mangueira, onde havia uma velha figueira. Próximo ao riacho e sob a figueira, plantaram uma cruz. Aí era o ponto de parada das tropas e de viajeros".

É de se salientar a vantajosa posição estratégica do pouso. Situado no alto da colina, encoberto pela vegetação arbustiva, dominava os horizontes longínquos dos campos gerais. À mão, encontrava-se a lenha indispensável ao fogo para cozinhar os alimentos, aquecer do frio e espantar as feras noturnas; a água para mitigar a sede, preparar o salimentos, cuidar da higiene do corpo e banhar os animais.

A defesa do pouso apoiava-se nas condições naturais do sítio, representadas pelo profundo "vállum" do arrôjo, que recebeu o expressivo nome de Ronda. Excavado nos arenitos flúvio-glaciais, praticamente isolava a colina. A vegetação arbustiva escondia o pouso e colocava-o a salvo de emboscadas, quer de índios, quer de malfeitores.

Também Carvalhaes preferiu o alto da colina para construir a capela em honra de Nossa Senhora de Santana, em vês do lugar

onde se erguia a "Casa de Telhas". Nessa, em determinados dias, os Jesuitas da Fazenda Santa Bárbara vinham prestar assistência religiosa aos moradores dispersos pela região e aos tropeiros em trânsito.

A pouco e pouco foi aumentando a população ao redor da capelinha, ao ponto de, em 15-9-1823, a administração pública declarar Freguesia o incipiente povoado. Uma trintena de anos mais tarde tornou-se vila (7-4-1855) e teve seu município desmembrado da área territorial de Castro. Finalmente, em 24 de março de 1862, foi elevada à categoria de cidade.

À medida que aumentava a população, apareceram os vendedores de terrenos, orientando, assim, o crescimento do nóvel núcleo urbano. O processo de loteamento foi sendo empregado, até mesmo no sítio primitivo da colina da Catedral, que foi reservado para negócios imobiliários, nos atuais moldes de venda em pequenos lotes. O loteamento generalizou-se, criando as "vilas" que progressivamente ampliaram o espaço urbano marcando fases da evolução da cidade (Fig. 2).

Quem alcança Ponta Grossa pela estrada de Curitiba, muito antes de lá chegar, tem a visão de uma cidade-acrópole. Tal fato se confirma ao percorrer as fortes ladeiras que unem as duas colinas centrais e aparecem ressaltadas na topografia local: a menor, a da Catedral, de forma cônica, está praticamente isolada pela intensa dissecação dos vales dos arruões Ronda e Olaria, afluentes do Tibaji; já a maior, assemelha-se a uma pequena mesa, um pouco mais elevada, onde se encontram o Cemitério e a Caixa d'Água.

Sucinta descrição do sítio é feita pelo Major Mello Moraes (1949, p. 7): "Realmente, vista de longe, na direção Norte-Sul, a elevação da cidade alonga-se à maneira de um espigão divortium-aquarum, que efetivamente é dos rios Tibagi e Pitangui e do seu relêvo apenas sobressaem um pouco as partes mais altas da cidade, que estão justamente a Oeste, em torno da Caixa d'Água e Cemitério e a Leste, em torno da Matriz de N.^a Srna. de Santana. Embora a colina da Caixa d'Água seja apenas 5 metros mais elevada (975m) do que a da Catedral (970m), esta última aparece com maior realce, em virtude de exibir perfil convexo mais acentuado.

Geologicamente, sítio e área municipal de Ponta Grossa foram estudados por Frederico Waldemar Lange, no "Guia das Excursões do V Congresso Brasileiro de Geologia" (1951). Apresentaremos um resumo de suas observações.

Encontra-se nas terras pontagrossenses (1.874 km²) a seguinte secção geológica de E-W (Fig. 3):

1 — Uma área de rochas proterozóicas da Série Açunguí — xistos, quartzitos e calcários — com intrusões ácidas, representadas pelos pórfiros existentes no distrito de Itaiacóca, parte integrante do Primeiro Planalto cristalino.

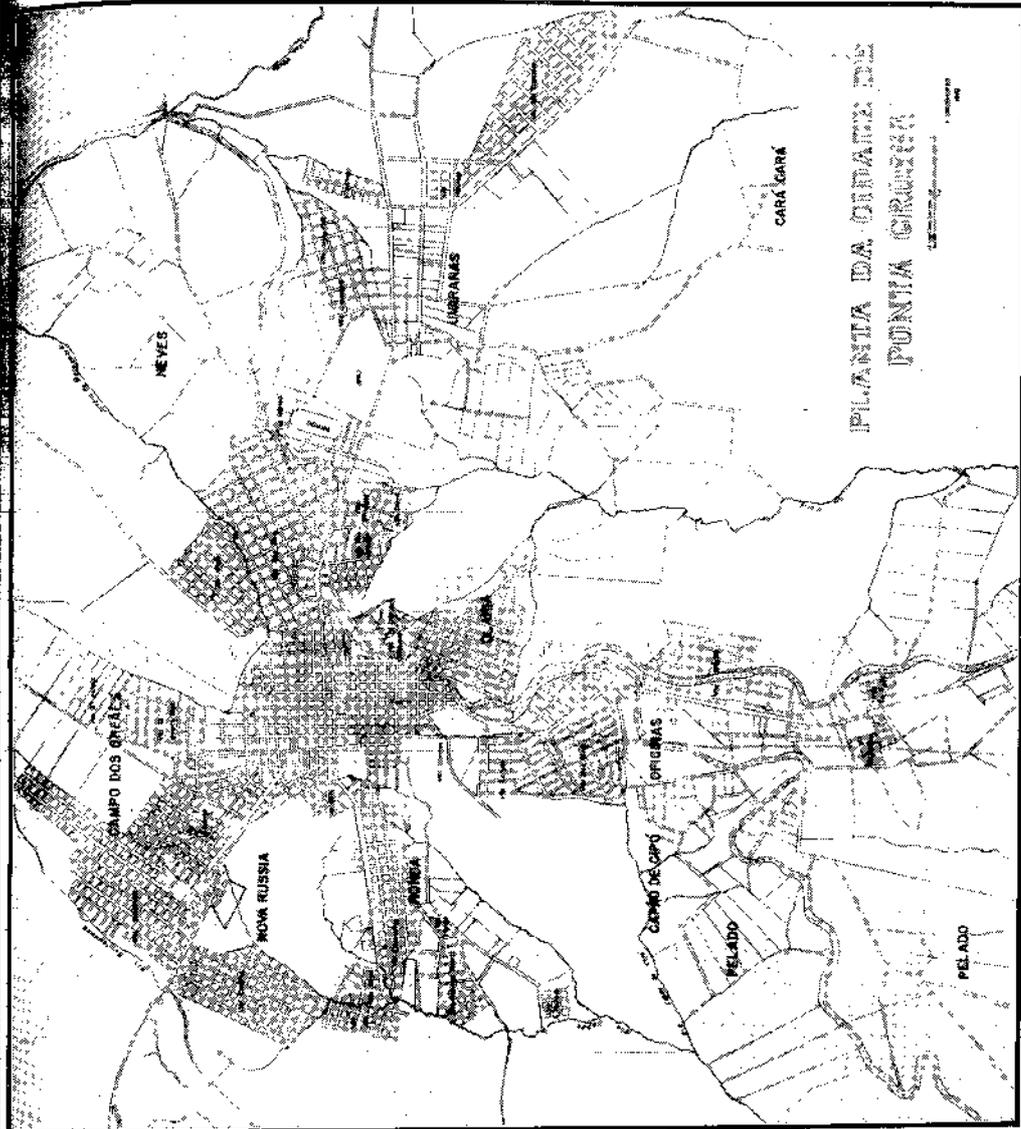


Fig. 2 — As "vilas" assinalam a expansão da cidade. Correspondem a áreas loteadas junto a radiais que mais facilitam as comunicações com o "centro". Notar ainda que a estrutura de Ponta Grossa, em forma estelar, reflete as condições morfológicas do sítio.

2 — Uma faixa extensa de arenitos devonianos de 200 a 300 metros de espessura, da Formação Furnas (Série Campos Gerais ou Paraná), constitui, a Leste, a serra de São Miguel, prolongamento da frente da "cuesta" da Serrinha, que serve de limite entre o Primeiro e o Segundo Planaltos.

3 — Afloramento dos folhelhos Ponta Grossa marcada por uma intrusão de diabásio que acompanha em toda sua extensão a falha principal (N32°W, aproximadamente) atravessando o município e pode ser vista ao Norte da cidade, no km 6 da estrada para Castro, junto ao córrego Lajeadinho (Fig. 3).

4 — Em áreas restritas do Sul do município, os arenitos glácio-lacustres do Itararé propiciam um relêvo ruineforme exótico, tal como se vê em Vila Velha; enquanto, a Oeste da grande falha, em certas áreas, tilitos e arenitos flúvio-glaciais substituem os folhelhos Ponta Grossa.

Com referência especial à geologia do sítio urbano, Lange registrou uma segunda falha, de direção NE-SW, de maior importância para a morfologia local. Pode ser vista no arrôio Matadouro, através do contato de arenitos flúvio-glaciais, com 2 horizontes de tilitos (a 933 e 898 m), com os folhelhos Ponta Grossa. Um "sill" de basalto se estendeu para ambos os lados desta falha, preparando as minúcias do sítio pontagrossense, (Fig. 4), pois devido à solidificação dos sedimentos pelo diabásio intrusivo na falha, constitui o alongado dorso elevado da cidade" (Lange, 1951).

Para Oeste da colina da Catedral, o Ronda e seus afluentes entalham 140m nos arenitos; já, para Leste, até a baixada do Olaria, aflora o folhelho com 150m de espessura. Para o Sul, até a várzea do Tibaji, sondagens feitas na Estação Experimental de Trigo alcançaram 222m, sendo de se supor uma espessura total bem maior.

É de se ressaltar o fato de que a direção NE-SW e NW-SE dessas falhas reproduzem a clássica direção dos dobramentos de fundo que o prof. Francis Ruellan (1952) observou em grande área do Brasil Atlântico.

A justaposição de rochas estratigráfica e mineralógicamente diferentes ocasionou diferenças de pormenor no modelado regional e criou as vantajosas condições naturais do sítio urbano pontagrossense. As minúcias topográficas refletem a forte influência da rocha no modelado, introduzindo alterações na drenagem, nos solos e na vegetação. Não se pode esquecer também o papel do clima úmido na decomposição das rochas e conseqüente formação dos solos. Porém, é de ressaltar dos fatores geográficos fundamentais na eleição desse sítio: a posição geográfica, no eixo de circulação terrestre

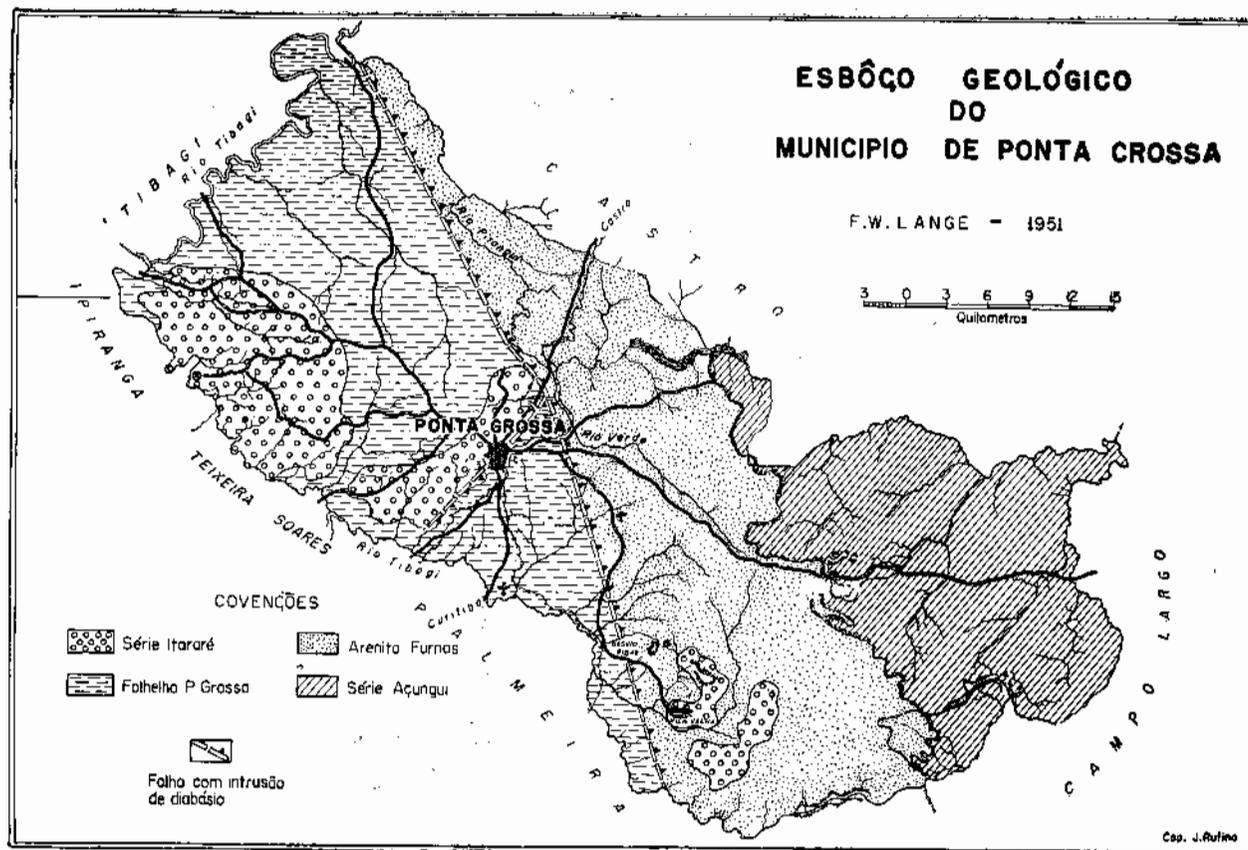


Fig. 3 — A área municipal oferece diversidade litológica e a cidade situa-se no contato dos arenitos da série Itararé com os folhelhos Ponta Grossa, marcado por afloramento de diabásio que acompanha uma falha de direção NE-SW.

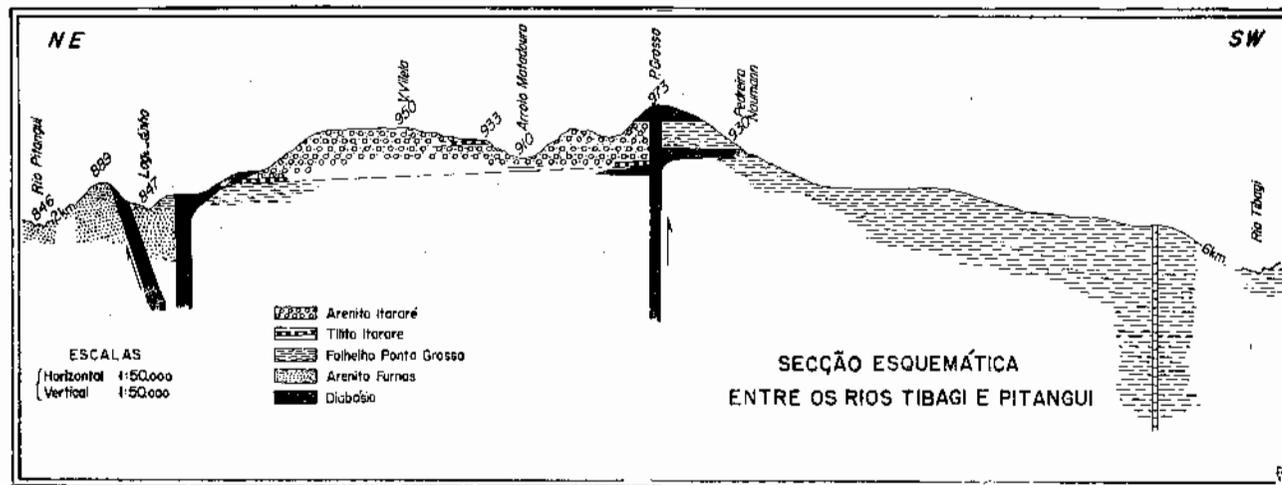


FIG. 4 — Observar a falha e o "sill" que se encontram em Ponta Grossa, responsáveis pelas condições particulares do sítio urbano (Langs, 1951).

N-S do Brasil Meridional; e as vantagens naturais do local oferecidas à fundação de um pouso pelo tropeiro anônimo.

A função comercial de Ponta Grossa. — Decorrente de sua posição na intersecção dos eixos de circulação N-S e W-E do Estado, tornou-se Ponta Grossa o entreposto comercial da região Oeste, especialmente da madeira e do suino.

Os dados registrados na "Sinópsse Estatística do Município de Ponta Grossa" (I. B. G. E., 1950), apesar de um tanto antigos, pois se referem a 1948, servem, contudo, para mostrar a situação econômica do município em geral e, em particular, a função comercial da cidade.

Confrontando-se os dados representativos da produção florestal com os da exportação, bem como os respectivos valores, evidencia-se o papel do comércio na vida urbana pontagrossense (Fig. 5):

<i>Produção florestal</i>	<i>Quant.</i>	<i>Valor em Cr.\$</i>
Pinho	20.000 m ³	1.200.000,00
Embúia	600 "	180.000,00
Cedro	435 "	87.000,00
TOTAL	21.035 "	1.467.000,00

<i>Exportação da madeira</i>	<i>Quilos</i>	<i>Valor em Cr.\$</i>
Tábuas de pinho	48.561.918	45.875.023,20
Tábuas de pinho para fôrro	5.223.536	8.544.137,00
Tabuinhas de pinho para caixas	6.017.743	9.199.630,00
Pinho compensado	1.392.981	4.792.553,30
Madeira compensada não especificada ..	1.076.483	1.960.192,20
Lâminas de pinho	1.460.777	3.010.258,90
Pranchas	1.582.549	1.619.576,20
TOTAL	66.315.887	77.012.370,80

Os algarismos são bastante eloquentes: enquanto, a produção rendeu, apenas, Cr.\$ 1.467.000,00, a exportação atingiu Cr.\$ 77.012.370,80. Ora, como pôde render tanto, produzindo tão pouco? Somente comerciando, exercendo o papel de entreposto da madeira extraída da região Oeste.

Para atender à melhoria do padrão de vida exigido pela prosperidade econômica de Ponta Grossa alicerçada no comércio madeireiro, desenvolveram-se outros ramos da atividade comercial. A própria organização do trabalho e do transporte na indústria extrativa florestal impeliu à intensificação e à diversificação do comércio pontagrossense, através do aparecimento de algumas indústrias complementares. Surgiram as indústrias alimentícias, derivadas da carne; as panificadoras; as fábricas de banha, de massas, balas e doces, como também de refrigerantes diversos, entre os quais a cerveja,

fabricada pela "Cia. Antártica. Multiplicaram-se as fábricas de calçados e de artefatos de couros e as de móveis em geral; estabeleceram-se olarias e algumas caieiras. Numerosas oficinas mecânicas, postos de gasolina e grandes firmas revendedoras de automóveis (peças e acessórios) espalharam-se pela cidade. A existência, em 1948, de 43 oficinas mecânicas e 18 postos de gasolina denuncia a intensidade do tráfego e a necessidade de abastecimento e reparos nos veículos em trânsito, sem falar nos da própria cidade.

Figura em segundo lugar, na balança comercial pontagrossense, a criação de suínos (Cr.\$ 19.465.620,00), cujo rendimento, se for acrescido do valor alcançado pelos produtos — banha e carne salgada — perfaz o total de Cr.\$ 36.457.726,80, praticamente a metade da renda da exportação madeireira.

Com referência ao suíno, a área de influência econômica de Ponta Grossa é de maior extensão, dentro da região Oeste, chegando mesmo, a ultrapassar as fronteiras estaduais, atingindo Santa Catarina.

A comparação do número de suínos criados em Ponta Grossa e os que foram abatidos, no decorrer de 1951, segundo Borell du Vernay (1952) põe em evidência o grande comércio em torno desse produto:

1951	{	Criados	12.300 cabeças
		Abatidos	81.842 cabeças

Foram computados, tanto os animais abatidos diretamente para alimentação, como os destinados a fins comerciais. Nêsse total, porém, não foram incluídos os porcos que são remetidos para o Frigorífico Matarazzo, localizado em Jaguariáva, o qual é um dos maiores consumidores e tem Ponta Grossa como entreposto fornecedor.

Em virtude das dificuldades de transporte existentes no Oeste, a criação de porcos tornou-se básica à economia do colono estrangeiro, da mesma forma que é na do caboclo. Antes do advento do caminhão, os porcos eram levados a pé, até mesmo Ponta Grossa, conforme observou Nilo Bernardes (1952, p. 446): "Em épocas anteriores ao automóvel, bandos de suínos ("porcadas") eram conduzidos a pé, de Pitanga, Guarapuava, Cândido de Abreu, Faxinal de São Sebastião, etc., até a estrada de ferro, em Ponta Grossa, por distâncias que atingiam duzentos ou mais quilômetros". Atualmente, porém, o caminhão apanha a porcada na beira da estrada, transportando-a para Ponta Grossa, onde é distribuída ao consumo local ou remetida aos consumidores vizinhos.

Em terceiro lugar encontram-se os produtos resultantes da exploração florestal e de recurso minerais e animais, tanto quanto os provenientes da transformação industrial:

<i>Produtos</i>	<i>Quilos</i>	<i>Valor em Cr.\$</i>
Cêra de abelha	246.732	4.442.410,60
Erva-mate	1.372.375	4.338.994,30
Talco	3.629.618	3.736.331,70
Cerveja	481.439	3.220.279,00
Crina animal e couros curtidos	168.419	4.977.520,00
Cabos de vassoura	1.808.908	1.925.510,20

Em último lugar, representando apenas Cr.\$ 3.399.400,00, está a produção agrária; todavia, o valor agrícola do município se revela pela coexistência de culturas tropicais, mediterrâneas e temperadas: amendoim, fumo, uva, pêra, centeio, trigo, aveia e outros mais, sem que tenham expressão na balança comercial. O cultivo básico, entretanto, é constituído pelo trio caboclo: milho, feijão e mandioca. Sob a influência do colono europeu passou ao quarteto: milho, feijão, mandioca e batata inglesa (Fig. 6):

1948			
<i>Culturas</i>	<i>Área cultivada</i>	<i>Unidade</i>	<i>Valor em Cr.\$</i>
Milho	592 ha	13.200 sacos	792.000,00
Feijão	320 "	4.000 "	576.000,00
Mandioca	145 "	1.740 toneladas	522.000,00
Batata	50 "	7.000 sacos	504.000,00
TOTAL			2.394.000,00

Em síntese, Ponta Grossa apresentou o seguinte rendimento econômico, proveniente da:

Produção agrícola	Cr.\$	3.399.400,00
Produção florestal	Cr.\$	1.467.000,00
Exportação da madeira	Cr.\$	77.012.370,00
Exportação de outros produtos	Cr.\$	77.398.504,00

O total da exportação registrado pela "Sinótese Estatística do Município de Ponta Grossa" (1950), referente a 1948, atingiu a importância de Cr.\$ 154.410.874,00, representando a exportação de madeira, praticamente, 50%.

Embora haja em Ponta Grossa algumas indústrias importantes, como, por exemplo, a da madeira (pinho compensado, pinho para fôrro, móveis e outras), bem como a da banha e a da cerveja, não se pode falar em função industrial, por ser esta ainda incipiente. As demais funções — financeira, cultural, social e religiosa — são-lhes complementares. O que se há de reconhecer é a proeminência da função comercial, que lhe dá a agitação própria aos grandes centros urbanos modernos e papel de capital regional do Oeste do Paraná.

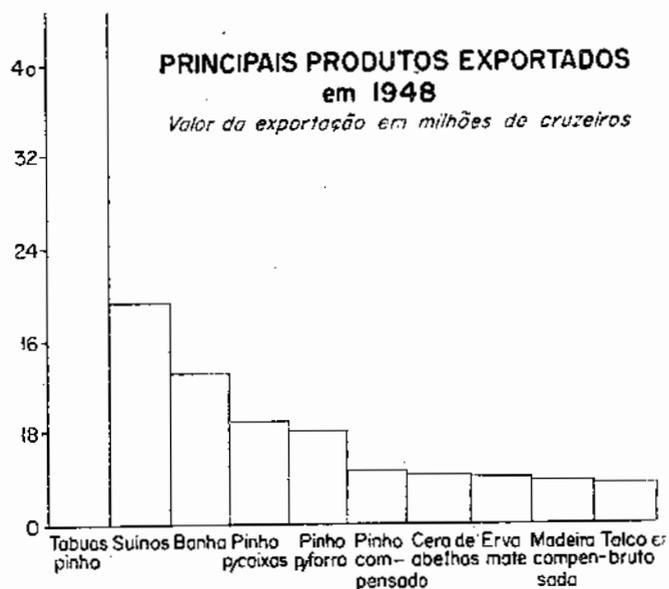


FIG. 5 — Observar como se destaca a exportação da madeira em confronto com os demais produtos.

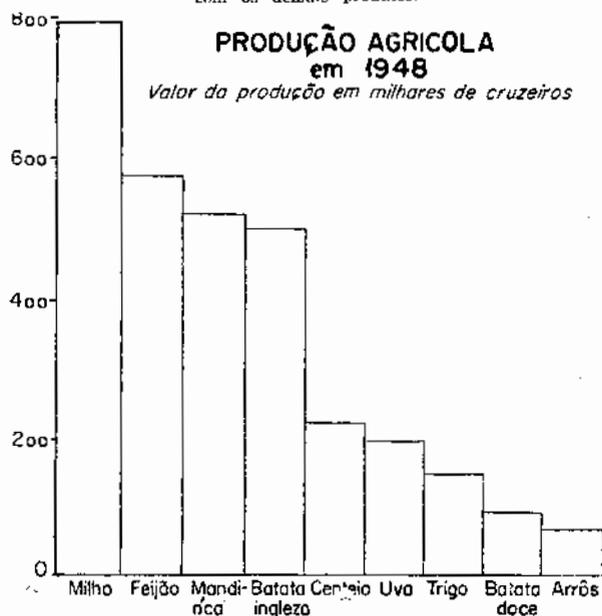


FIG. 6 — São as culturas caboclas as de maior produção no município de Ponta Grossa.

Ponta Grossa, uma cidade moderna. — Erguida no eixo de passagem obrigatória da indústria extrativa da madeira, Ponta Grossa tornou-se, por sua posição geográfica, o escoadouro natural do produto, quer instalando serrarias e depósitos, quer pelo trânsito para os grandes centros do País: Curitiba ou São Paulo. Comerciando com a madeira, especialmente a do pinheiro, pôde florescer como centro urbano de feição moderna.

Quem visita Ponta Grossa fica surpreso com o asseio da cidade; ruas calçadas, praças ajardinadas, boas casas comerciais e o grande número de veículos motorizados, principalmente automóveis e caminhões. A presença do automóvel constitui expressivo índice de urbanização, em face das cidades do Oeste e Sudeste, onde é tradicional o uso da clássica carroça do tipo polonês.

Ponta Grossa é cidade moderna, dotada de luz elétrica, água encanada, rede de esgoto, serviços de limpeza pública, telefone e rádio-difusão. A energia elétrica satisfaz às exigências de uma população de 44.130 habitantes, segundo o censo de 1950; a força motriz é suficiente para o funcionamento de algumas indústrias que se instalaram, no decorrer do século atual.

As casas são de alvenaria às vezes de madeira, tendo, apenas, a fachada de tijolos. A maioria delas são habitações térreas, de beira de rua, havendo, entretanto, residências senhoriais e numerosas vivendas modernas. Sobressáem na paisagem urbana os sobrados e sobradões de estilo arquitetônico mais rebuscado.

Em 1952, havia em Ponta Grossa cerca de 10.000 prédios, dos quais pouco mais de um terço concentrava-se na área urbana. O restante estendia-se na zona suburbana, onde domina a casa de madeira.

Todo um conjunto de elementos urbanos expressa a vitalidade de Ponta Grossa: bancos, associações culturais e de beneficência, hospitais, educandários, clubes, cinemas e outros centros recreativos.

Várias bibliotecas, tipografias, livrarias e seis jornais evidenciam a preocupação intelectual do povo pontagrossense. A existência de uma Faculdade de Filosofia é complemento de alto valor educacional aos numerosos estabelecimentos de ensino primário, técnico e secundário.

A intensidade da vida religiosa manifesta-se pela presença de 38 templos, dos quais 27 católicos.

Sobre a colina cunciforme ergue-se a Catedral, correspondendo ao antigo "pouso do capão de Ponta Grossa", fundado pelos tropeiros, no último quartel do século XVIII. (Vide foto 4) Concentram-se nesta pequena colina múltiplas funções: religiosa, social, comercial e financeira, destacando-se as duas últimas, representadas pelas ruas 15 de Novembro e Dr. Vicente Machado.

A primeira dessas ruas encontra-se localizada na encosta superior da colina, enquanto a segunda está quase no sopé. Ambas constituem artérias vitais do organismo urbano pontagrossense. Basta dizer que, em três pequenos quarteirões da rua 15 de Novembro, situados entre a rua 7 de Setembro e a avenida Augusto Ribas, pulula a vida social, comercial e financeira, através de clubes, bares, cinemas, escritórios e casas comerciais, entre as quais se destaca a "Casa Lange" como o grande "magazin". Nessa rua localizavam-se 5 bancos dos 6 existentes, em 1952.

Já a rua Dr. Vicente Machado é fundamentalmente comercial. Livrarias, farmácias, grandes firmas, lojas especializadas enfileiraram-se em maior extensão, oferecendo um comércio variado, onde se pode comprar de tudo, desde o necessário até o supérfluo, como nas grandes cidades.

As ruas transversais, isto é, as que descem do topo da colina (praça Floriano Peixoto) para o sopé (praça Barão do Rio Branco), foram invadidas por um comércio que tende a se especializar em determinadas mercadorias.

Depois das 18 horas, as duas principais artérias comerciais e a praça Barão do Rio Branco funcionam como centro social, onde se faz o "footing" costumeiro, especialmente mais intenso aos sábados e domingos. O interessante, porém, é que se pode ver delineada, nêstes locais de passeio diário, a divisão das classes sociais pontagrossenses.

A área contígua de expansão urbana foi a colina do norte, onde estão o Cemitério e a Caixa d'Água. Observam-se aí melhores residências e numerosos estabelecimentos de ensino, podendo-se notar que a função educacional é a de maior realce, nesta parte da cidade. O prolongamento natural se deu para Noroeste e Nordeste, ao longo das radiais que levam a Guarapuava e a Castro. A Oeste, a expansão foi impedida pela presença dos desbarrancados profundos no vale do arroio Ronda, que dificultam a urbanização concêntrica e criam enormes vazios dentro da área urbana. Em contraposição, a cunha mais pronunciada do povoamento projetou-se para Leste, sobre topografia mais plana, em maior extensão. Nesta parte oriental, o crescimento urbano foi incentivado pelo estabelecimento do 1.º Regimento de Infantaria (1923); mais recentemente, a instalação do Jôquei Clube e do Frigorífico Wilson. O desenvolvimento turístico de Vila Velha, situada a 30 km a SE, vem, por seu lado, impulsionando o povoamento ao longo da avenida Gal. Carlos Cavalcanti, que serve de esplêndida radial de acesso ao centro da cidade. Já ao Sul, o bairro Oficinas representa a expansão urbana realizada, em fins do século passado, pela chegada dos trilhos da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande do Sul. ("Rêde Viação Paraná-Santa Catarina").

Percorrendo a cidade ou observando a planta (Fig. 2) têm-se bem nítida a visão da estrutura urbana de Ponta Grossa: forma estelar, projetando-se nas radiais de acesso, como verdadeiras pontas de lança. Somente a Oeste, o relevo profundamente desbarrancado impede a expansão da cidade, deixando vazios na paisagem urbana. O crescimento se fez de preferência para o Sul e para Leste, justapondo-se às formas mais suaves da topografia local. O próprio traçado da cidade mostra o povoamento orientado pelo loteamento.

Perspectivas para o futuro. — A execução do plano rodoviário acarretará, como é natural, modificações fundamentais no quadro das cidades paranaenses, em particular, no caso de Ponta Grossa. Algumas cidades serão muito beneficiadas, acelerando seu progresso; outras estacionarão ou desaparecerão, em virtude das capturas econômicas que forem efetuadas. Assim, a construção da longitudinal Pato Branco-Xopim-Laranjeiras do Sul-Campo Mourão, facilitando o intercâmbio dos núcleos situados no Terceiro Planalto, possibilitará a interferência de Londrina na região Oeste, em detrimento de Ponta Grossa; entretanto, o contrário verificar-se-á pelo avanço dos trilhos de Ponta Grossa a Apucarana, estendendo-se por Maringá e Paranavai a hegemonia pontagrossense.

Em virtude ainda da construção das estradas projetadas, encontra-se Ponta Grossa seriamente ameaçada de ser destituída de sua função de capital regional do Oeste do Paraná, em proveito de Castro ou de Iratí. Essa última parece ter maiores possibilidades. A inauguração do ramal da Rede Viação Paraná-Santa Catarina até Guarapuava permitiu-lhe capturar os produtos da região Oeste. Por outro lado, a execução das obras de retificação da estrada Foz de Iguazú, no trecho Relógio-Iratí-Palmeira, para que se torne na Estrada do Paralelo ou Transversal do Paraná, dá a Iratí o caráter de cidade-eixo, até então pertencente a Ponta Grossa, ou melhor ainda, o papel de nó de comunicações e, em consequência, a possibilidade de substituir Ponta Grossa em sua função de capital regional do Oeste do Paraná.

Quanto a Castro, só poderá constituir séria ameaça se figurar no traçado da radial Curitiba-Londrina. Nesse caso, tornar-se-á via de passagem obrigatória para o escoamento da produção agrícola do Norte, o que, forçosamente, impulsionará seu desenvolvimento urbano.

Mesmo assim, Ponta Grossa ainda poderá sobreviver, mantendo sua função comercial e desenvolvendo outras atividades: ensino, turismo e indústria. A proximidade de Vila Velha será vantajosa fonte de renda se houver organização turística adequada.

BIBLIOGRAFIA

- BERNARDES, Lídia Maria Cavalcanti — *O problema das "Frentes Pioneiras" no Estado do Paraná*. Rio de Janeiro, C. N. G., Revista Brasileira de Geografia, Ano XV, n. 3, julho-setembro de 1953, p. 335.
- BERNARDES, Nilo — *Expansão do povoamento do Estado do Paraná*. Rio de Janeiro, C. N. G., Revista Brasileira de Geografia, Ano XIV, n. 4, outubro-dezembro de 1952, p. 427.
- BIGARELLA, João José — *Esbôço das relações entre o relevo topográfico e a estrutura geológica do Estado do Paraná*. Rio de Janeiro, Transcrição in Boletim Geográfico, Ano V, n. 54, setembro, 1947, p. 659.
- DEFFONTAINES, Pierre — *Regiões e paisagens do Estado de São Paulo — Primeiro esboço de divisão regional*. São Paulo, Geografia, Ano I, n. 2, 1935.
- ELLIS JUNIOR, Alfredo — *O ciclo do mar*. São Paulo, Revista de História, Ano I, n. 1, 1950, p. 73.
- LANCE, Frederico Waldemar — *Guia das excursões do V. Congresso Brasileiro de Geologia — Ponta Grossa e arredores, Estado do Paraná*. Setembro de 1951, Mimeografado.
- MAACK, Reinhard — *Geologia e Geografia da região de Vila Velha, Estado do Paraná e Considerações sobre a glaciação carbonífera no Brasil*. Curitiba, Museu Paranaense, 1946, p. 305.
- MORAES, Maj. J. de Mello — *Alguns aspectos do relevo do município e da cidade de Ponta Grossa*. Ponta Grossa, Prefeitura Municipal, 1949.
- OLIVEIRA, Benival — *Contribuição para divisão regional do Estado do Paraná*. Rio de Janeiro, C.N.G., Revista Brasileira de Geografia, Ano XII, n. 1, janeiro-março de 1950, p. 55-72.
- ROMARIZ, Dora de Amarante — *Serraria*. Rio de Janeiro, C.N.G., Revista Brasileira de Geografia, Ano XV, n.º 4, outubro-dezembro de 1953, p. 636.
- SOARES, Lúcio de Castro — *Carroças coloniais do sul*. Rio de Janeiro, C.N.G., Revista Brasileira de Geografia, Ano IV, n.º 1, janeiro-março, 1942, p. 161.
- VERNAY, Borell du — *Ponta Grossa-Paraná*. Ponta Grossa, Montes & Pereira, 1952.
- XXX — *Memória Justificativa*. Revista do D. E. R. do Estado do Paraná, 1951, p. 9.
- XXX — *O plano rodoviário*. Paraná, Revista do D. E. R., 1951, p. 24.
- XXX — *Sinótese estatística do Município de Ponta Grossa*. Rio de Janeiro, I. B. G. E., Departamento Estadual de Estatística, 1950.

RESUMÉ

Dans l'Introduction, l'auteur décrit en abrégé la position et les caractéristiques géographiques fondamentales des trois grandes villes de l'État du Paraná qui jouent le rôle de "capitale" régionale: Curitiba, Londrina et Ponta Grossa. En relation à Ponta Grossa, est mise en évidence sa position-clé dans la circulation générale de l'État et en face de la voie de pénétration représentée par la route stratégique fédérale Ponta Grossa-Foz do Iguaçu.

En suite, l'auteur se rapporte à la région *Ouest du Paraná* qui s'épanouit par les terres du Deuxième et du Troisième plateaux, et qui n'a encore que des limites imprécises avec le Nord. Indique que ces deux grandes régions de l'État du Paraná présentent de l'individualité en fonction des formes de peuplement et de l'occupation du sol. Tandis que le Nord est le prolongement du peuplement pauliste, lié à la culture du café, la région Ouest a reçu divers flots de peuplement, national et étranger, avec des genres de vie plus variés. Des brefs comparaisons sont faites entre les scieries et les "fazendas" de café qui, par le déboisement, établissent l'occupation pionnière de la terre.

Après faire référence à la nouvelle phase de colonisation, qui s'effectue par l'initiative officielle et privée, l'auteur remarque que le grand nombre de scieries n'exprime pas de l'urbanisation; ce dernier phénomène est mieux indiqué par la présence de l'automobile, comme à la ville de Ponta Grossa, tandis que dans les autres centres de la région l'usage des charrettes et des chariots de type polonais est généralisé. Par l'introduction de ce type de voiture et par la construction de maisons en bois, en style "enchamel", l'immigrant européen a créé des paysages européennes en territoire du Paraná. Pour terminer, un aspect spécial de la région Ouest est indiqué: le trafic continu de voitures chargées d'essences et le fait des paysages humanisés n'être pas totalement élaborés, dès que le peuplement de toute cette région est encore en progrès.

Dans le chapitre relatif à *La fondation et le site de Ponta Grossa*, l'auteur fait un bref rapport historique de la constitution territoriale du "município", avec des indications précises sur les conditions naturelles du site original, spécialement bien doté pour la défense.

En suivant la croissance de la ville à travers quelques dates administratives, l'auteur indique les conditions du relief du site urbain, bien comme les caractéristiques géologiques générales du municépe et spéciales du site, en offrant un résumé des observations inédites de Mr. Frederico Waldemar Lange.

Sous le titre *La fonction commerciale de Ponta Grossa*, l'auteur rappelle la position de la ville à l'intersection des axes de la circulation routière (W-E) et des chemins de fer (N-S). A travers des données statistiques essaye de montrer quelles sont les activités économiques prédominantes, ce que met en évidence la grande inégalité entre la petite production et la grande exportation, celle-ci représentée spécialement par les essences et les porcs, provenant de l'élevage locale et de l'abatage que y est faite. Les essences et les porcs constituent les principaux produits écoulés par la voie Ponta Grossa-Foz do Iguaçu. Outre les produits forestiers, les transactions commerciales comptent encore avec les produits minéraux, animaux et agricoles, ces derniers révélant les bonnes conditions écologiques des terres de Ponta Grossa, qui permettent la coexistence de cultures tropicales, méditerranéennes et de climat tempéré. La simple comparaison entre le revenu provenant de la production (forestière et agricole) et de l'exportation met en évidence la fonction commerciale de Ponta Grossa, vrai entrepôt de l'essence et du porc. C'est cette fonction qui lui a donné l'aspect de ville moderne et le rôle de "capitale" régionale de l'Ouest du Paraná.

Dans la description de *Ponta Grossa, une ville moderne*, l'auteur attire l'attention sur le fait d'être Ponta Grossa l'axe de passage obligatoire de l'industrie d'extraction forestière. Le portrait de l'organisme urbain est fait ensuite, se dénotant à travers des ses divers aspects — ses rues, ses places, ses bâtiments, toutes ses multiples fonctions (religieuse, sociale, commerciale, financière et éducative). En conséquence, se suit les zones à prédominance de chacune de ces fonctions, en même temps que l'expansion urbaine apparaît

dans le texte, avec indication des facteurs positifs et négatifs qui ont influencé son structure.

Finalement, dans *Perspectives pour le future*, l'auteur fait des considérations sur les conséquences de l'exécution du plan routier, qui changera la situation actuelle des villes du Paraná, avec la possibilité de Ponta Grossa perdre sa fonction de "capitale" régionale de l'Ouest de l'État en bénéfice de Castro ou d'Iratí, mieux placées en relation aux nouveaux axes de circulation terrestre. Si cette prévision se réalise, Ponta Grossa pourra encore jouir de sa prospérité présente en se consacrant à d'autres activités, telles comme l'enseignement, l'industrie ou l'organisation du tourisme pour Vila Velha.